

香港機管局投資珠海機場的策略

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈整合珠海機場 港難直接得益〉為標題，刊於二〇〇七年一月二十二日的太陽報（第 B03 頁）。

根據中大航空政策研究中心的最新研究結果，航空業對二〇〇四年的影響達當年生產總值超過 8%。其中不但包括航空業（航空公司、機場）的直接貢獻，更量度其對旅遊業及物流業的支援貢獻。在最近關於「十一 • 五」討論，雖然不少人認為香港的港口運輸領導地位，將不可避免地被深圳超越，但香港的航空樞紐競爭力仍遠超珠三角其他機場。事實上，香港的航空樞紐位置能否維持，其發展不但影響香港航空業，更對香港經濟產生顯著影響。

在剛發表的《香港國際機場 2005》文件中，機管局列出香港國際機場的長期規劃大綱。其中重申香港地處亞洲及中國等高增長區域中，香港航空業將面對龐大增長市場。可是，在「空域擠塞」及「設施飽和」限制下，香港航空業將面對局限因素。另一方面，珠三角區內同時存在五個機場，若可將各機場整合成一機場系統，將可更有效運用珠三角機場基建資源，規劃大綱更明言支持珠三角機場體系作協調發展。

機管局參與珠海機場管理已成為上述珠三角機場系統案例。由香港機管局與珠海市國有資產監督管理委員會合資成立的珠港機場管理公司，於去年十月成立。根據最新報導，自機管局參與後，珠海機場增長驕人，去年十至十二月進出旅客流量達二十二萬三千人次，貨郵量達二千六百三十三噸，飛機起降達八千九百九十架次，平均增長率接近 40%。珠港機場管理公司表示，希望三年後，將客運量提升至每年一百五十萬人次，貨運量則達至五萬噸目標。為達至上述目標，機場管理公司正積極推動改善來往機場至珠三角西部交通接駁，並希望通過香港機場至珠海機場的渡輪航線，將兩地機場連接起來。

香港機場獲得不少國際獎項，在學術機構 ATRS 的最新機場生產力評估研究中，與南韓仁川機場及新加坡機場同列亞洲三甲。筆者不會懷疑機管局的機場管理能力，相信在機管局同仁領導下，珠海機場效率將有望不斷提升。珠海機場的低效率問題可能源於兩個原因。首先，珠海機場屬於國有企業，面對着缺乏誘因及管理效率問題，並須長期依賴政府援助，不但造成負債問題，更造成管理人員缺乏面對競爭能力。根據報導，珠港機場管理公司董事局主席由港方出任，並由港方佔多數。雖然文化及專業精神等因素未必可於短期內改變，但香港機管局優質及豐富管理經驗，筆者認為香港管理人員將可有效地提高珠海機場的內部管理效率及質素。長遠

而言，機管局可利用其機場管理經驗及優勢，發展其面向國內機場的管理諮詢及培訓事業，相信對國內及本港航空業產生良性互動影響。

另一個原因是其設備過剩及需求不足問題。珠海機場的原設計容量遠超地區需求，而更須面對鄰近機場的競爭。雖然珠海機場新管理人員採取積極方法引進航空公司開辦來往珠海航線，並推行「預辦登機手續」以便利乘客，但需求仍決定於客觀經濟形勢及鄰近機場競爭壓力。一向以來，珠三角西部的經濟發展低於東部，雖然長遠可望依靠運輸基建而促進發展，但短期變化相信不會太大。隨着澳門將成功發展成區內重點旅遊及娛樂中心，珠海機場的客運量將有增長潛質，但須面對澳門機場的競爭。作為經濟學者，筆者認為兩個機場競爭加劇，不但對提升彼此效率有幫助，在航空業帶動下，對兩地經濟發展將有促進作用。

珠海機場作為香港機管的投資項目，同時存在着挑戰及機會；基於機管局的出色管理經驗，筆者持謹慎但樂觀態度。可是，這投資項目或許為機管局帶來利潤，但對整體香港航空業影響則並不直接。首先，香港機管局為香港航空業主要成員，但其利益並不同香港航空業利益，更不同於香港經濟利益。其次，香港和珠海分屬不同航權區域，機管局參與管理或入股珠海機場，香港本地航空公司仍不可使用當地機場直接上落客貨。雖然機管局正積極改善港、珠兩地機場接駁，但最終能

否成功為香港航空公司帶來更多內地人客，則仍未能確定。整體而言，筆者對機管局的「珠三角」策略抱保留態度。筆者並不是對機管局的管理質素沒有信心，但因航權問題，珠三角機場整合，並不代表珠三角航空業整合。事實上，機場服務對航空公司有壟斷能力，機場整合對航空業孰憂孰喜，則是未知之數。